

PATENT ABSTRACTS OF JAPAN

(11)Publication number : 58-122318

(43)Date of publication of application : 21.07.1983

(51)Int.Cl.

F02B 29/02
F02B 29/06

(21)Application number : 57-004416

(71)Applicant : MAZDA MOTOR CORP

(22)Date of filing : 13.01.1982

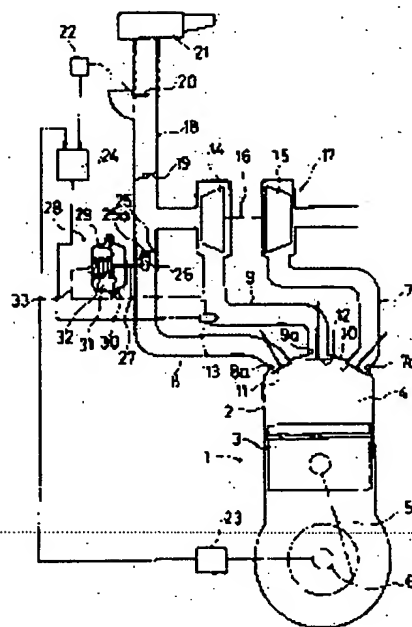
(72)Inventor : OKIMOTO HARUO

(54) SUPERCHARGER FOR ENGINE

(57)Abstract:

PURPOSE: To reduce the drive loss or the like of a supercharger provided with two intake passages and used for partial supercharging, by closing one of the intake passages and supplying only a supercharged mixture through the other when an engine rotates slowly under high load and by supplying a fresh mixture through one of the intake passages and the supercharged mixture through the other when the engine rotates rapidly under high load.

CONSTITUTION: When the load on an engine is low, a mixture is sucked from a second intake passage 9 into a combustion chamber 4 by the negative pressure of the engine during the period from the final stage of the process of intake to the process of compression. When the engine rotates slowly under high load, a first intake passage 8 is closed and only the mixture from the second intake passage 9 is supplied under pressure. At that time, no air flows back to the first intake passage 8. When the engine rotates rapidly under high load, a fresh mixture from the first intake passage 8 is supplied and the mixture from the second intake passage 9 is supplied at least in the process of compression so that the charging efficiency is heightened.



LEGAL STATUS

[Date of request for examination]

[Date of sending the examiner's decision of rejection]

[Kind of final disposal of application other than the examiner's decision of rejection or application converted registration]

[Date of final disposal for application]

[Patent number]

[Date of registration]

[Number of appeal against examiner's decision of rejection]

[Date of requesting appeal against examiner's decision of rejection]

[Date of extinction of right]

Copyright (C); 1998,2003 Japan Patent Office

⑨ 日本国特許庁 (JP)

⑩ 特許出願公開

⑫ 公開特許公報 (A)

昭58—122318

⑪ Int. Cl.³
F 02 B 29/02
29/06

識別記号 庁内整理番号
6657—3G
6657—3G

⑬ 公開 昭和58年(1983)7月21日

発明の数 1
審査請求 未請求

(全 4 頁)

⑭ エンジンの過給装置

号東洋工業株式会社内

⑯ 出 願 人 東洋工業株式会社
広島県安芸郡府中町新地3番1号

⑰ 特 願 昭57—4416
⑱ 出 願 昭57(1982)1月13日
⑲ 発 明 者 沖本晴男
広島県安芸郡府中町新地3番1

⑳ 代 理 人 弁理士 早瀬憲一

明 細 書

1. 発明の名称

エンジンの過給装置

2. 特許請求の範囲

(1) 第1の吸気通路と、過給機を有する第2の吸気通路とを備え、該第2の吸気通路を構成する吸気ポートを少なくとも圧縮行程において開口するように構成してなるエンジンにおいて、エンジンの高負荷領域においてはエンジンの低回転時には上記第1の吸気通路を閉じて第2の吸気通路から過給気を供給しエンジンの高回転時には上記第2の吸気通路からの過給気に加えて上記第1の吸気通路から新気を供給するように構成したことを特徴とするエンジンの過給装置。

3. 発明の詳細な説明

この発明はエンジンの過給装置に関するものである。

一般にエンジンの過給装置は、空気あるいは混合気を燃焼室に加圧供給してその充填効率を高め、エンジン出力を増大させるためのものである。そ

してこのエンジンの過給装置としては、従来、単一の吸気通路に過給機を設けて、吸入空気を全て加圧供給するようにしたものと、吸気通路として第1の吸気通路と、過給機を有する第2の吸気通路とを設け、第2の吸気通路の吸気ポートを少なくとも圧縮行程において開口するようにしたいわゆる部分過給方式のものがある(特開昭55-137314号公報参照)。このうち前者では効率よく過給を行なうためには過給機を大型化する必要があるのに対し、後者、即ち部分過給方式のものでは小型の過給機でよいという利点がある。

しかし、この従来の部分過給方式のエンジンの過給装置では、過給機の容量や点火時期等との関係から、第2の吸気通路の開弁時期はむやみに遅らせることはできず、そのため第1、第2の両吸気通路の開弁時間をオーバーラップさせる必要があった。そうするとエンジンの高負荷低回転時には、第2の吸気通路からの過給圧が高くなるのに対して、第1の吸気通路を流れる吸入空気の慣性が小さいため、第2の吸気通路から第1の吸気通路へ

の空気の吹き返しが生じて、過給気の供給が無駄になり、過給効率が急くなるという問題があった。

ところで第1の吸気通路を流れる吸気の慣性はエンジン回転数の上昇に応じて増大し、又第2の吸気通路から第1の吸気通路への空気の吹き返し量は第1の吸気通路の吸気慣性が小さくなるほど増大するものであり、したがってエンジンの高回転時には第1の吸気通路への吹き返しはそれほど問題にならないものである。

この発明は以上のような状況に鑑みてなされたもので、上記部分過給方式の過給機付エンジンにおいて、エンジンの高負荷領域においてはエンジンの低回転時には第1の吸気通路を閉じて第2の吸気通路から過給気のみを供給し、エンジンの高回転時には上記過給気に加えて第1の吸気通路からの新気を供給することにより、過給機の駆動損失を低減できるとともに、過給効率を損なうことなく出力性能を向上できるようにしたエンジンの過給装置を提供することを目的としている。

以下本発明の一実施例を図について説明する。

行程においてそれを閉じるようになっている。また上記第2の吸気通路9の途中には燃料噴射弁13が設けられている。そして第2の吸気通路9のさらに上流にはブロー14が設けられ、一方排気通路7の途中にはタービン15が設けられており、上記ブロー14とタービン15とは軸16によつて相互に連結されてターボ過給機17を構成している。また上記第1、第2の両吸気通路8、9の他端は1つの吸気通路18に接続され、該吸気通路18の途中にはアクセルペダル（図示せず）と連動するスロットル弁19が設けられている。この吸気通路18のさらに上流には吸入空気量を検出するためのメジャリングプレート型のエアフローセンサ20が、さらにその上流にはエアクリーナ21が設けられている。また図中、22はエアフローセンサ20のメジャリングプレートの回転角度から吸入空気量を検出するポテンシオメータ、23はエンジンの回転数を検出する回転数センサ、24はポテンシオメータ22及び回転数センサ23の両出力を受け、吸入空気量及びエンジン回転数

図面は本発明の一実施例によるエンジンの過給装置を示す。図において、1はシリンダ2と該シリンダ2内を往復動するピストン3とによつて構成されたエンジンであり、該エンジン1のシリンダ2内にはシリンダ2内面とピストン3上面とによつて燃焼室4が形成され、又ピストン3にはコンロッド5を介してクランクシャフト6が連結されている。

また上記燃焼室4には排気ポート7^a、第1の吸気ポート8^a及び第2の吸気ポート9^aがそれぞれ開口して設けられている。上記排気ポート7^aは排気通路7に連通しており、該排気ポート7^aにはそれを開閉する排気弁10が設けられている。また第1の吸気ポート8^aは第1の吸気通路8に連通しており、該第1の吸気ポート8^aにはこれを開閉する第1の吸気弁11が設けられている。

さらに上記第2の吸気ポート9^aは第2の吸気通路9に連通しており、該第2の吸気ポート9^aには第2の吸気弁12が設けられ、該吸気弁12は吸気行程終期において該ポート9^aを開き圧縮

によつて決定される量の燃料を噴射するよう上記燃料噴射弁13に制御信号を加える噴射量制御装置である。

そして上記第1の吸気通路8の途中には開閉弁25が回転自在に配設され、該開閉弁25の軸25^aに固定されたリンク26にはロッド27の一端が連結され、該ロッド27の他端はダイヤフラム装置28のダイヤフラム29の第1室30側表面に固定されている。このダイヤフラム装置28の第2室31にはダイヤフラム29を図示左方に引張るばね部材32が配設され、又第2室31と上記第2の吸気通路9の過給機17下流側との間には該下流側圧力を第2室31に導入するための圧力導入通路33が介設されている。

次に動作について説明する。

エンジンの低負荷領域では、スロットル弁19の開度は比較的小さく、エアクリーナ21からの空気はこのスロットル弁19の開度に応じた量だけ吸気通路18に吸入される。このとき吸気通路18への空気の吸入量は少なく、したがってエン

ジンの排気流量も少ないため、過給機17においてそのタービン15に加わる駆動力は極めて小さく、プロア14にはほとんど駆動力が生じない。すると上記吸入空気はプロア14によつて加圧されることなく、エンジンの負圧のみによつて第2の吸気通路9に吸入され、燃料噴射弁13からの噴射燃料と混合されて、第2の吸気弁12が開いたときに燃焼室4に自然吸入される。その際過給機17のプロア14の下流側圧力は負圧になっているので、ダイヤフラム装置28において第2室31に導入される圧力は設定値以下である。するとダイヤフラム29はばね部材32のばね力によつて図示左方に変形移動し、ロッド27は左方に引張られるため、開閉弁25は閉じ、上記吸入空気は第1の吸気通路8から燃焼室4に吸入されることはない。

このようにエンジンの低負荷領域では、燃焼室4には吸気行程終期から圧縮行程にかけて第2の吸気通路9からの混合気がエンジンの負圧によつて自然吸入され、通常のエンジンと同様に良好な

エンジン回転数が低い場合には、第1の吸気通路8は閉じられて第2の吸気通路9からの混合気のみが加圧供給され、その結果第1の吸気通路8への空気の吹き返しが生ずることはなく、過給機17の駆動損失は低減されるとともに、充填効率が向上してエンジン出力も向上する。

そしてエンジンの高負荷領域においてエンジン回転数が増大すると、第1、第2の両吸気通路8、9を開いても、第1の吸気通路8の吸気慣性が増大して、第1の吸気通路8への空気の吹き返しはそれほど問題ではなくなる。したがって本装置では、この場合過給機17の過給圧は設定値以上となり、ダイヤフラム装置28においてダイヤフラム29は第2室31に導入された圧力により図示右方に移動するため、開閉弁25が開く。するとエアクリーナ21からの空気は、エンジンの負圧によつて第1の吸気通路8内に吸入され、第1の吸気弁11が開いたときに燃焼室4に自然吸入されるとともに、第2の吸気通路9に入り燃料噴射弁13からの燃料と混合されて第2の吸気弁12

運転状態が得られる。

次にエンジンの高負荷領域になると、スロットル弁19の開度は大きくなり、吸気通路18への空気の吸入量は増加してエンジンの排気流量も増加し、過給機17の過給圧は増大する。そしてこのようにエンジンの高負荷領域であつてエンジン回転数の低い場合に第1、第2の両吸気通路8、9から吸気又は混合気を供給するとすれば、第1の吸気通路8の吸気慣性が小さいため、上述のように第1の吸気通路8への吹き返しが発生して過給機17の駆動損失が生ずることとなる。しかるに本装置では、この場合過給機17の過給圧はまだ設定値以下であり、ダイヤフラム装置28においてそのダイヤフラム29はばね部材32のばね力によつて左方に吸引されているため、開閉弁25は閉じ、第1の吸気通路8からの吸気が供給されることはない。また第2の吸気通路9においては、過給機17の過給圧が増大していることから、燃焼室4には混合気が加圧供給されることとなる。

このようにエンジンの高負荷領域であつてエン

が開いたときに燃焼室4に加圧供給される。

このようにエンジンの高負荷領域であつてエンジン回転数の高い場合には、第1の吸気通路8からの新気と、少なくとも圧縮行程において第2の吸気通路9からの混合気とが供給されるため、充填効率がより一層向上してエンジン出力も向上する。

なお上記実施例では過給機としてターボ過給機を用いたが、これはメカニカル過給機を用いてもよい。ただしこの場合はエンジンの低負荷領域では過給機はほとんど作動せず、吸気が流れないため、過給機に対しバイパス通路を設け、低負荷領域では該バイパス通路を開くようにする必要がある。

また上記実施例ではエンジンの低負荷領域においては常時第1の吸気通路を閉じるようにしたが、この低負荷領域では過給機の過給圧は低く、第1の吸気通路への吹き返しはほとんど生じないため、第1の吸気通路を開くようにしてもよい。

さらに上記実施例ではダイヤフラム装置によつ

て第1の吸気通路を開閉制御するようにしたが、
本発明は上記実施例に限定されるものではなく、
例えばエンジンの負荷と回転数に応じて第1の
吸気通路を電氣的に開閉制御するようにしてもよ
い。

以上のように、本発明に係るエンジンの過給装
置によれば、エンジンの高負荷領域においてエン
ジンの低回転時には第1の吸気通路を閉じて第2
の吸気通路からの過給気のみを加圧供給し、エン
ジンの高回転時には上記過給気と第1の吸気通路
からの新気とを供給するようにしたので、過給機
の駆動損失を低減できるとともに、充填効率を向
上してエンジン出力を向上できる効果がある。

4. 図面の簡単な説明

図面は本発明の一実施例によるエンジンの過給
装置の概略構成図である。

1…エンジン 8…第1の吸気通路 9…
第2の吸気通路 9a…吸気ポート

特許出願人 東洋工業株式会社
代理人 弁理士 早 瀬 憲 一

